ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 9 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 5 zł, Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł 50 gr. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 7 zł, półrocznie 4 zł, kwartalnie 2 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170 044, lub przekazem pocztowym pod adres. admin. pisma w Tczewie.

Na 4 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. Cena 10 gr.

Nr. 42. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 13 listopada 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 152

Jakie statki zamówiono na stoczni Gdańskiej.

Statki zamówione przez Ministerstwo komunikacji w Stoczni Gdańskiej, które mają w roku przyszłym zostać uruchomione na linji Gdańsk—półwysep Hel dla regularnej komunikacji morskiej, mają podwójne zadanie; mają one przedewszystkiem być użyte do przewozu pasażerów letników z kraju, zamiast koleją, lądem, — morzem, przez co znacznie się wzmoże propaganda morska w kraju, a równocześnie przez ich komfortowe urządzenie wzmoże się ruch turystyczny, i obcokrajowców, którzy będą mogli naocznie przekonać się o rozwoju naszych interesów, żywotności morskiej, której dowodem — okręty, pod polską banderą.

Te dwa statki będą czysto pasażerskie, urządzone dla przewozu letników wzdłuż wybrzeży, lecz w razie potrzeby można będzie je użyć dla zbiorowych wycieczek po morzu Bałtyckiem i Północnem, co też w ich budowie będzie uwzględnione. Oba statki będą mogły normalnie przyjąć na pokład po 750 osób z ręcznym bagażem, z tych może otrzymać miejsca siedzące pod dachem 360 ludzi, na wolnym pokładzie 390. Miejsc sypialnych będzie przewidzianych normalnie 76, w razie potrzeby liczba ta może być podwyższona do 104 miejsc. Poza niemi musi być przewidziana odpowiednia ilość kajut dla obsługi nawigacyjnej, maszynowej i gości.

Statek będzie posiadał niejako trzy pokłady: międzypokład, pokład główny i pokład spacerowy. Wymiary główne statku:

Długość na linji wodnej:	50,00 m
Długość całkowita:	53,66 m
Szerokość na wręgach.	9,00 m
Zagłębienie:	2,60 m
Wysokość boczna:	3,85 m

Budowany będzie i klasyfikowany pod nadzorem Lloydu Germ. i otrzyma najwyższą klasę dla jazdy na morzu Bałtyckiem i Północnem ze wzmocnieniem lodowem.

Do napędu śruby okrętowej otrzyma on maszynę parową o trzykrotnem rozprężeniu, która przy 14,5 atm. ciśnienia roboczego, 300° C przegrzania pary, 130 obrotach na minutę będzie pracować z mocą 650 KM wskazanych normalnie, przyczem okręt powinien osiągnąć szybkość 12,5 węzła, czyli 23 km na godzinę. W razie potrzeby, np. w czasie silniejszej fali może osiągnąć ta maszyna moc najwyższą do 750 Km. Wymiary maszyny głównej są następujące:

$$\frac{370 \times 580 \times 980}{580} \times 130 = 650 \text{ KM.}$$

Cylindry wysokiego i średniego ciśnienia otrzymają szczególnie wytrzymałe tuleje wsadowe. Suwaki rozrządcze pary wysokiego i średniego ciśnienia będą okrągłe, niskiego ciśnienia — płaski. Podstawa maszyny odlana w jednym kawałku posiadać będzie 6 łożysk, podtrzymujących wał korbowy ze stali S.—M. o 120° przestawienia korb. Słupy podporowe przednie będą stalowe kute, tylne złączone bezpośrednio z osłoną skraplacza będą odlane z żelaza. Na tylnych słupach podporowych przymocowane będą kierownice krzyżulców z chłodzeniem bezpośrednim. Napęd suwaków rozrządczych pary odbywać się będzie przy pomocy kulis Stephensona i mimośrodów. Dla przestawienia kulis z jazdy na „wstecz" i odwrotnie jest przewidziana jednocylonowa obrotowa maszyna parowa. Tak samo dla obracania maszyny głównej podczas remontów będzie wbudowana osobna maszyna parowa. — Maszyna główna posiada bezpośrednio z nią przy pomocy dwuramiennic złączone pompy o jednakim skoku 29 m/m; pompę powietrzną o średnicy 320 m/m, 2 pompy zasilające po 60 m/m i 2 pompy odwadniające po 60 m/m średnicy. Złączone one są z tłokiem średniego ciśnienia.

Pompa chłodząca dla skraplacza jest ustawiona osobno; jest odśrodkowa i ma napęd maszyną parową jednoosłonową.

Łożysko oporowe, typu normalnie dotychczas stosowanego o czterech grzebieniach. — Pochwa przyśrubowa zaopatrzona jest w dławnicę systemu Cederwall, posiada smarowanie pod ciśnieniem.

Śruba okrętowa czteroskrzydłowa z żelaza lanego systemu Zeisse.

Pary dla maszyny głównej i pomocniczych, jak też do ogrzewania statku dostarcza kocioł walczakowy o po-

wierzchni ogrzewalnej 175 m², ciśnieniu 14.5 atm. Posiada on dwie rury płomienicowe, ruszta o powierzchni 4,14 m² i przegrzewacz pary o powierzchni 62,5 m. Ciąg powietrza naturalny daje komin wzniesiony do 15 m. ponad powierzchnia rusztów, a dla podniesienia wydajności pary można stosować ciąg sztuczny przy pomocy wentylatora śrubowego o napędzie turbinowym, który jest wbudowany w dymnik. Maszyny pomocnicze składają się:

Z prądnicy dla oświetlenia o mocy. 7,5 KW przy 110 Volt napięcia o prądzie stałym, o napędzie przy pomocy maszyny parowej,

pompy zasilającej bliźniaczej o wydajności 5 m^3 na godzinę, o wymiarach

$$2 \times \frac{135 \times 90}{110};-$$

pompy balastowej o wydajności 40 m^3 na godzinę i wymiarach

$$2 \times \frac{160 \times 150}{250};-$$

injektora o wydajności 3 m^3 na godzinę;

podgrzewacza wody o powierzchni ogrzewalnej 5,7 m^2 i wydajności 6 m^3 na godzinę;

oczyszczacza wody o wydajności 6 m^3 na godzinę;

ręcznego wyciągu dla popiołu,

maszyny chłodniczej,

maszyny sterowej o wymiarach

$$\frac{2 \times 120}{120}, -$$

maszyny kotwicznej o wymiarach

$$\frac{2 \times 160}{200},$$ dla grubości łańcucha 32 m/m.

Para odlotowa maszyn pomocniczych będzie odprowadzana do skraplacza.

Gwarantowane zużycie węgla na KM i godzinę nie ma przekraczać 0,75 kg, przy wartości kalorycznej węgla 7000 ciepłostek. Jak z tego wynika siłownia okrętowa musi nadzwyczaj sprawnie pracować, gdyż w tej ilości węgla wliczone są już maszyny pomocnicze, które normalnie spotrzebowują około 10 proc. pary. Materjał budowlany ma być dostarczony w dużej części z hut krajowych; 700 t. już zamówiono. Drzewo na urządzenie wewnętrzne statku posiada Stocznia Gdańska w dostatecznej ilości na składzie. Statek pierwszy ma być oddany Ministerstwu Komunikacji 5 czerwca, drugi 20 czerwca 1927 roku. Przed temi terminami muszą być przeprowadzone przepisowe jazdy próbne. A. P.

Ile kosztują nowe statki polskie?

Nasza flota handl. wzbogaciła się o 7 nowych statków, z których 2, przybrzeżnej i osobowej żeglugi bałtyckiej, budują się na Stoczni Gdańskiej, 5 zaś jest już wykończonych na Chantiers Navals Francais w Blainville (3 z nich chwilowo jeszcze wożą węgiel pomiędzy portami Zachodniej Europy).

Statki powyższe służą rozmaitym celom (2 pierwsze — osobowe, 5 ostatnich — towarowe) a wykonanie się ich odbyło wzgl. odbywa się w rozmaitych warunkach kosztów robocizny.

Statki towarowe, zakupione we Francji kosztują po 30.000 funtów szt. każdy; statki te mają nośność po 3 000 ton, a więc za tonę deadweight płacimy po 10 funtów.

Statków osobowych zamówionych na stoczni Gdańskiej nie można kalkulować jako osobowe, według normy deadweight. Cena za która zostały nabyte, wynosi 25 320 funt. szter. za każdy.

Ta ostatnia kwota wskazuje jak kosztowna jeszcze jest dziś budowa statków w Gdańsku. Musimy mieć jednak na względzie, że oferta Stoczni Gdańskiej tym razem była korzystniejsza od innych. Statki te buduje się z krajowych materjałów i częściowo krajowemi siłami.

Jak towarowe tak też i osobowe statki zakupione są ze spłatą należytości w ciągu lat pięciu. Kwota ośmiu z górą miljonów złotych wobec ruchu towarowego i osobowego, jakiego dokonają w pięciu latach te 7 statków, jest nieznaczna. Według przybliżonych obliczeń 5 statków towarowych przewiezie w 5 latach conajmniej 2.500.000 ton ładunków masowych na średnią odległość 500 mil, 2 statki osobowe zaś nie mniej niż 1.500.000 osób w samej tylko żegludze przybrzeżnej (licząc skromnie po 1.500 biletów na statek w ciągu 100 dni lata). Oczywiście warunki sprzyjające są główną rękojmią rentowności tych statków. Nie mamy jednak podstawy sądzić, ażeby dopływ podróżnych z kraju na wybrzeże nasze ustał, ażeby zabrakło dla naszych własnych statków węgla w eksporcie, rudy w imporcie. Wszystko więc zależy tylko na dobrej organizacji naszej żeglugi. Na nią czekamy. Jej się domagamy. O nią będziemy walczyć.

„O własną stocznię okrętową“

Wchodząc na drogę urzeczywistnienia programu rozbudowy polskiej marynarki handlowej, a także wojennej, stajemy przed zagadnieniem o znaczeniu pierwszorzędnem, to jest w jakiej mierze jesteśmy zależni od wytwórczości obcej w budownictwie okrętowem i czy w niedalekiej przyszłości moglibyśmy się od niej uwolnić przez wybudowanie własnej stoczni okrętowej w jednej z miejscowości na naszem wybrzeżu morskiem. Problem ten jest niemniej doniosły jak samo stworzenie floty narodowej, gdyż jej istnienie i normalny rozwój jest w dużej mierze zależny od posiadania własnych warsztatów dla konserwacji i remontu kadłubów i maszyn okrętowych. Okręt bowiem, pracuje w nadzwyczaj zmiennych warunkach atmosferycznych i dynamicznych i dlatego wymaga szczególnej troski w zakresie konserwacji, a rzeczowego odnowienia podjąć się mogą tylko odpowiednio technicznie wyposażone stocznie okrętowe. Mając te dwa momenty na uwadze, budowę nowych okrętów i maszyn okrętowych i remont, musimy się zastanowić nad poszczególnemi punktami, na podstawie których możemy dojść do ujęcia zagadnienia tak ze strony technicznej, jak i gospodarczej.

Fabryki nasze zajmujące się sporadycznie budową statków rzecznych, pozostawiają pod względem technicznym wiele do życzenia, lecz przy odpowiedniej polityce popierania ich zamierzeń związanych z budownictwem okrętowem, w najbliższej przyszłości zupełnie dobrze mogą zaspokoić zapotrzebowanie naszego ruchu rzecznego, budowanie więc nowych stoczni dla okrętów rzecznych nie jest zbyt aktualne.

Stoczni okrętowych morskich w prawdziwem tego słowa znaczeniu nie posiadamy i dotychczas nie czyniliśmy nic, by w najbliższej przyszłości mogła powstać. Wybudowanie własnej stoczni okrętowej jest pierwszym warunkiem uniezależnienia się od obcych wpływów na naszą politykę morską, która w razie jakiegokolwiek konfliktu z sąsiadami mogłaby dość silnie ucierpieć, właśnie z powodu niemożności wykonania remontów. Dlatego nikt, przypuszczalnie, nie będzie kwestjonował potrzeby stworzenia polskiej stoczni okrętowej i wypada nam się tylko zastanowić w jaki sposób możemy najprościej dojść do tego celu i jakie widoki rozwoju ma nasza stocznia wobec konkurencji zagranicznych, które w każdym razie rozporządzają dużem doświadczeniem technicznem i handlowem, my natomiast musimy poczynać od początku, to jest od wybudowania samych warsztatów okrętowych. Zadanie to nie jest łatwe i dlatego na leży przeprowadzić szczegółową analizę wymagań obecnych i przyszłych, które polska stocznia ma wypełnić, by wybierając najwięcej odpowiednie, nie spotkać w trakcie rozwoju budowy wad zbyt jaskrawo się uwydatniających. Główne momenty w naszem rozważaniu to omówienie programów rozbudowy naszej floty handlowej i wojennej w dobie obecnej i w przyszłości, sprawa wyboru terenu odpowiedniego pod mającą się budować stocznię i sama organizacja przedsiębiorstwa.

I.
Programy rozbudowy floty handlowej i wojennej.

Chcąc przystąpić do budowania stoczni okrętowej musimy zdawać sobie dobrze sprawę, jakim celom ona ma służyć, czyli jakie okręty mają być na niej budowane względnie remontowane. O tem byśmy budowali okręty na rachunek obcy, przynajmniej na razie niema mowy, lecz reparacje obcych statków zawijających do naszych portów musimy brać pod uwagę, gdyż podróż morska nie zawsze pozwala na powrót do portu macierzystego po odbytej awarji, a ta również może nastąpić w obrębie naszych wód. Dlatego polska

rocznia powinna być pod względem urządzeń dla budowy nowych okrętów przystosowana dla wymagań racjonalnej rozbudowy naszych marynarek, natomiast remontów musi się podjąć i dla statków większych rozmiarami, aniżeli nasze programy przewidują.

Programy rozbudowy naszej floty handlowej są różne, zależnie od autora, jednakże wyłania się coraz więcej zdanie, iż w najbliższej przyszłości należy uruchomić kilka okrętów dalszej żeglugi, do Morza Śródziemnego włącznie, o nośności około 3500 t. i kilka okrętów dla żeglugi okrężnej po Morzu Bałtyckiem o nośności około 1500 tdw. Tej wielkości okrętów odpowiadają główne wymiary: długość 75 i 110 m. szerokość 10 i 15 m.

Ze względów strategicznych Polska musi posiadać pewną ilość jednostek morskich wojennych dla obrony, jak łodzie podwodne, torpedowce, niszczyciele, wyławiacze min, jak również pożądanem byłoby posiadanie kilku okrętów bojowych, jak kanonierki, krążowniki i ewent. liniowce. O tem by nasza marynarka wojenna doszła do siły flot państw zachodnich, niestety myśleć nie możemy, dążyć nam tylko wypada byśmy z czasem mieli tonaż wojenny proporcjonalny do wielkości naszego państwa. Chcąc urzeczywistnić nasze dążenie zabezpieczenia polskiego wybrzeża i transportów morskich, musimy mieć jasno wytknięty cel, jak również linję postępowania. Zabezpieczenie naszych transportów i wybrzeża, w razie zbrojnego konfliktu z któremkolwiek państwem morskiem możnaby uzyskać, przynajmniej teoretycznie, przez wyposażenie naszej floty wojennej we wszystkie rodzaje broni morskiej, lecz ta droga pociągnęłaby niedopuszczalnie wysokie świadczenia ze strony gospodarstwa krajowego. Dlatego zmuszeni jesteśmy zrobić wybór broni morskiej, która i pod względem strategicznym byłaby zadowalająca, a równocześnie nie pociągała zbyt wygórowanych wydatków. Jak wykazuje doświadczenie wyniesione z ostatniej wojny, w obronie wybrzeży i przeprowadzaniu transportów wojennych i handlowych odgrywają dominującą rolę okręty mniejsze i łodzie podwodne, a także w nowszych czasach hydroplany. Mając na uwadze olbrzymie koszta budowy okrętów liniowych i krążowników, musimy na razie zrezygnować z ich posiadania, natomiast z powodzeniem możemy budować łodzie podwodne, niszczyciele, torpedowce, kanonierki i statki pomocnicze. Odpowiednio do programu budowy wymienionych jednostek wojennych należy przewidzieć w nowobudującej się stoczni potrzebne urządzenia techniczne. Łodzie podwodne wymagałyby odpowiedniego basenu dla zanurzenia się i urządzenia dla wypróbowania wytrzymałości kadłuba łodzi pod ciśnieniem, odpowiadającem zanurzeniu się największemu w morzu. Budowa okrętu macierzystego dla hydroplanów nie wymaga specjalnych urządzeń i mogłaby być podjęta na stoczni dla zwykłych okrętów handlowych; to samo dotyczy innych okrętów wojennych.

Planując rozkład urządzeń stoczni, musimy mieć na uwadze potrzeby naszych marynarek w następnych dziesiątkach lat. Jeśli sprawa naszej żeglugi będzie postępować naprzód należycie, możemy liczyć na potrzebę uruchomienia linii towarowych oceanicznych, a także linii pasażerskich. Ruch emigracyjny polskich obywateli, nawet w razie podniesienia się ogólnego dobrobytu w kraju, długo jeszcze będzie istniał, czy to do Ameryki północnej, czy do południowej, względnie innych części świata, równocześnie wzmoże się też ruch turystyczny. Z krajów zaoceanicznych, przypuszczalnie, nie będziemy ani sprowadzać, ani też do nich wywozić towarów masowych, natomiast zawsze złoża się większe partje towarów mieszanych i dlatego handel wymienny zamorski i emigracja z turystyką wymagałyby uruchomienia regularnych linji okrętowych pasażersko-towarowych. Jak wykazuje praktyka najbardziej rentownym jest okręt o wyporności 12—15 000 ton; wymiary jego wynosiłyby około 150 X 18 m. Projekt stoczni musi więc przewidywać budowę okrętów i tej wielkości.

(Dokończenie nastąpi).

Gdańsk. A. Potyrała.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Gdynia.

Praca dźwigów w Gdyni. W dniu 6 b. m. dźwig, stojący od strony morza, przystąpił po raz pierwszy do napół normalnego już ładowania, t. j. trwającego całą dobę. Normalnem zaś nie można go nazwać z tego powodu, iż dotychczas jeszcze nie jest on ostatecznie, a mianowicie i technicznie i na wydajność przyjętym, i opłata ustanowiona po jego odbiorze technicznym w wysokości 20 zł za godzinę, a także dotyczące jego pracy przepisy są jeszcze w stadjum zarządzeń prowizorycznych.

Pierwszym statkiem, do załadowania którego przystąpiono przy pomocy dźwiga, był szwedzki s.s. Pan, kończący ładowanie węgla do Kopenhagi.

Drugi dźwig, stojący od strony lądu, zaczął przeładunkową pracę w dniu 9 b. m.

Ruch pasażerski w Gdyni. W dniu 8 b. m. wieczorem przybył z Le Havre do Gdyni pasażerski s.s. Pologne, przywożąc 7 pasażerów III klasy i jedno auto.

Ze względu na brak miejsca przy nowem nabrzeżu (przy starem nie można było stanąć wobec dość silnego SE), a jednocześnie przy małej ilości pasażerów, statek pozostawał przez cały następny dzień na redzie, gdzie też wyładowano na hol. „Ursus" pasażerów oraz ich bagaże. Do molo przybił on dopiero 10-go rano po przybyciu emigrantów z Wejherowa i tegoż wieczoru wyruszył w drogę powrotną, zabierając 1 pasażera I-ej klasy, 8-miu II-ej i 343 III-ej.

Polski cement do Ameryki Południowej. Fiński statek „Garryvale" po załadowaniu 2373,5 ton cementu dla Los Palmas i portów Ameryki Południowej opuścił w dniu 8 b. m. port gdyński, udając się po drodze dla zabrania dalszej partji ładunku do Piławy.

Gdańsk.

Na ocumowanym w Wolnej Strefie wielkim motorowcu duńskim Danmark wybuchł 5-go wieczorem pożar. Zapaliła się kopra w ilości 100 ton załadowana w przednim międzypokładzie. Na alarm przybyła sikawka motorowa Nowegoportu, nieco później statki przeciwpożarowe James de Reynier i Weichsel. Po 4 godzinach pracy pożar ugaszono. Ładunek kopry jest zniszczony. Drobne naprawy części żelaznych, które się przegięły od żaru, wykonuje Stocznia Gdańska. Przerwy w ładowaniu polskiego żelaza do Yokohamy niema. Zdatność statku do żeglugi morskiej nie jest naruszona.

Statkowi „Danmark" poświęciliśmy już obszerniejszą wzmiankę z ilustracją w nr. 14 „Żegl. Polsk.". O koprze jako ładunku samozapalającym się p. „Żeglarz Polski" nr. 35 z r. 1925. artykulik „Kopra".

Ruch portu gdańskiego za tydzień. Ruch portowy w tygodniu sprawozdawczym (4—11. 11.) trzymał się na poprzedniej wysokości. Dał się zauważyć nawet przyrost tonażu: zawinęły 124 statki morskie o łącznej ładowności 73 940 t. r. netto, wyszły zaś 124 statki m. łączn. ładowności 71 681 t. r. n.

Wśród statków, które zawinęły do portu były 104 parowce, 5 motorowców, 8 żaglowców z mot., 3 holowniki, 3 licht. morskie.

Z tych statków 88 było próżnych. 1 do bunkrowania, 1 jako do portu ukrycia, 3 z pasażerami i drobnicą, 20 z ład. mieszanym, 1 z węglem, 1 z żużlem żelaznym, 1 z fosfatem. 1 z kamieniami, 1 ze solą, 1 z drzewem, 2 ze spirytusem, 1 z żelazem, 2 ze śledźmi.

Tonaż na wejściu składał się z 2 213 ton statków gdańskich, 19 715 t. duńskich, 14 373 t. szweckich, 15 414 niemieckich, 8 713 norweskich, 4 771 angielskich, 2 173 t. włoskich, 1 948 francuskich, 1 889 fińskich, 2 144 sowieckich. 334 t. holenderskich, 178 t. łotewskich, 75 t. estońskich.

Wśród statków na wyjściu było 99 parowców, 2 motorowce 7 holowników, 10 licht. mor., 2 żagl. z mot. 4 żaglowce.

Ze statków tych było 14 próżnych, 1 z bunkrowania, 5 z pasażerami i drobnicą, 17 z ładunkiem mieszanym, 61 z węglem, 1 z cementem, 2 ze solą, 3 z drzewem, 4 z drzewem i drobnicą, 1 z drzewem i cementem, 3 z cukrem, 1 z cukrem i drobnicą, 1 z cukrem, zbożem i mąką, 2 ze spirytusem, 1 ze zbożem i drobnicą, 1 z reszta ładunku śledzi, 1 z końmi i drobnicą, 2 z ropą gazową, 1 z naftą.

Wywóz węgla znów się wzmógł, natomiast wywóz drzewa w związku z wyśrubowanemi frachtami zmalał do ostatecznych granic. Dopiero zamarznięcie portów wywozowych północno-bałtyckich umożliwi ponowne ożywienie naszego wywozu materjałów drzewnych i drzewa.

Ruch w porcie gdańskim w październiku. Napięcie ruchu w porcie gdańskim w październiku nie ustępowało poprzedniemu miesiącowi. Zawinęło do portu 510 statków morskich o łączn. ładowności 308 476 ton rej. netto, wyszło zaś 511 statków o łączn. ład. 314 214 ton r. netto.

Zawinęło z ładunkiem 138 parowców o łączn. ład. 87 561 t., 1 żaglowiec z 94 t., 2 licht. morskie z 1 250 t., próżne zawinęły 303 parowce z 189 297 t., 6 żaglowców z 472 t., 26 lichtug m. z 13 729 t. ładowności; jako do portu ukrycia lub bunkrowania: 30 par. z 15 147 t., 2 żagl. z 184 t., 2 licht. mor. z 742 t. ładowności.

Na wyjściu było parowców z ładunkiem 403 o łaczn. ładowności 269 671 t., 6 żaglowców z 683 t., 22 lichtugi mor. z 12 196 t. ładowności; próżnych 47 par. z 14 810 t. ładowności; jako z portu ukrycia lub bunkrowania 30 par. z 16 039 t., 1 żagl. z 73 t., 2 licht. mor. z 742 t. ładowności.

Uderzająco wielki był, jak widać z powyższego, odsetek statków próżnych na wejściu, będąc na wyjściu znikomy. W interesie naszego rozwoju handlowo morskiego byłoby energiczniej kierować na Gdańsk i Gdynię takie towary jak bawełnę, wełnę, jutę, które wchodzą do nas drogą lądową via Bremą lub Hamburg. Wełna już się zaczyna ukazywać w Gdańsku, jednak sprawa importu bawełny bez pośrednictwa Bremy wciąż tkwi na martwym punkcie.

Udział poszczególnych bander na wejściu w październiku przedstawia się następująco w tonach ładowności: bandera polska 1 statek (Wawel) z 426 t., gdańska 25 z 9 263 t., niemiecka 194 z 95 569 t., szwecka 106 z 64 554 t., duńska 71 z 53 483 t., norweska 47 z 29 512 t., angielska 26 z 25 508 t., francuska 9 z 9 610 t., łotewska 10 z 9 326 t., fińska 9 z 5 479 t., sowiecka 2 z 2 195 t., holenderska 6 z 1 939 t., belgijska 3 z 1 175 t., litewska 1 z 437 t.

Musimy podkreślić, że już oddawna nie byliśmy na ostatniem miejscu. Nie jest już to dla nas tak bolesne, gdy wiemy już że za dwa miesiące w ruchu portowym Gdańska i Gdyni figurować będzie 5 statków towarowych o łącznej pojemności ok. 15 000 ton rej. brutto.

Flotylla rybacka we Francji.

Według sprawozdań oficjalnych Francja posiada 500 parowców rybackich dla połowu na pełnem morzu, szczególniej w Islandji, o ogólnej pojemności 88 936 ton, jest pozatem jeszcze 1 827 statków motorowych o ogólnej pojemności 9 295 ton nad tem wszystkiem jednak górują żaglowe statki rybackie, których liczą 21 267 o pojemności 144 682 ton. Czyli ogólna pojemność statków rybackich sięga 243 000 ton, w czem statki rybackie żaglowe wynoszą przeszło 60 proc. Niedawno odbyty konkurs międzynarodowy motorów rybackich w La Rochelle, wykazał jak wielkie zainteresowanie wzbudza wśród fabrykantów motorów ta ilość statków żaglowych, z których każdy jest jakby kandydatem do zakupna motoru.

Na ogół jednak trzeba się liczyć z wielkim konserwatyzmem wśród rzesz rybackich co do zastosowania motorów w szerszym zakresie. Często się zdarza, że rybacy poprostu z dziecinnym uporem pomimo wszelkich ułatwień co do sprowadzenia motorów tkwią w przywiązaniu wyłącznym do żagli, pomimo, że niemożność wyjścia na morze podczas niepomyślnej pogody często pozbawia ich najlepszych widoków realizacji połowów a podczas sprzyjającej pogody wszyscy rybacy udają się na połów i dostarczają wówczas taką ilość ryb, której rynek pochłonąć nie może.

Należy co prawda, częściowo przyznając słuszność zastrzeżeniom rybackim, mieć na uwadze, że statek rybacki wymaga motoru nietylko jako środka lokomocji, który musi być w swej czynności możliwie prostym, działającym bez odmowy i na pierwsze zawołanie jak też i oszczędnym, oraz, że nietylko odgrywa rolę kwestja umiejętności i możliwości dokonywania rozmaitych napraw i remontów — tym bowiem wymaganiom nowoczesne fabryki motorów dały zadość. Lecz wchodzi w grę pozatem — najbardziej esencjonalne dla całego rybołóstwa zagadnienie: samo odbywanie połowów czy to za pomocą niewodów dennych, czy też sieci pławnych, które wymagają czasem bardzo silnego ale jednocześnie powolnego i łagodnego ruchu. Otóż zastosowanie motorów do tych ostatnich a jednak najważniejszych w rybactwie czynności wciąż pozostaje w dziedzinie doświadczenia i konkurs motorów w La Rochelle nie dał w tej dziedzinie również rozwiązania. Zresztą sami fabrykanci przyznają się, że trudności w tym zakresie są na razie jeszcze nie do zwalczenia i że dalsze próby i doświadczenia w tej dziedzinie muszą być usilnie prowadzone. Należy wszakże nadmienić, że największe znaczenie te trudności posiadają dla statków rybackich przy dokonywaniu rybołóstwa na pełnem morzu, dzisiaj dokonywane wyłącznie przez parowce rybackie, w rybołóstwie zaś przybrzeżnem, motory mogą mieć bardziej powszechne zastosowanie i w tym względzie istotnie rybacy są klijentami nie do pogardzenia dla fabryk motorów.

M.



Kronika światowa.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 12—26 października zawinęło do portu Lipawy 31 statków o łącznej ładowności 14 636 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 3 713 ton mieszanego ładunku, 3 500 ton polskiego węgla, 2 660 beczek śledzi, 600 ton żyta, 400 ton nafty, drzewa w tranzycie. Próżnych statków nie było.

W tymże czasie opuściło port 29 statków o łącz. ładowności 12.362 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 2772 t. mieszanego ładunku, 1575 beczek śledzi, 450 std. drzewa, 323 t. makuchów. 5 statków wyszło próżnych i pod balastem.

Statki, które przeszły pod banderę łotewską. Parowiec „Everelsa“ ex Kampfjord bud. 1899, nabywca Fr. Grand, tonaż 2255 brutto, 1384 netto. — Parowiec „Claro“ bud. 1900, przedtem należał do Wilson Line, nabyty za 7 000 funtów przez Ryskie Tow. Żeglugi, tonaż jego 2 181 brutto, 1 387 netto. — Parowiec „Laimons“ ex Kongsholm bud. 1 906, nabywca Karklin i Ko., tonaż jego 269 br., 198 netto. — Par. „Balva“ ex Lackenby bud. 1894, nabyty za 6,250 funtów przez „spadkobierców P. Danneberga“, tonaż jego 2 108 brutto. 1348 netto.

Parowce „Everelsa“, i „Balva“ już są zajęte w przewozach węgla pomiędzy Gdańskiem i Gdynią, a portami łotewskiemi. „Laimons“ wywiózł już z Gdańska ładunek cukru do Lipawy.

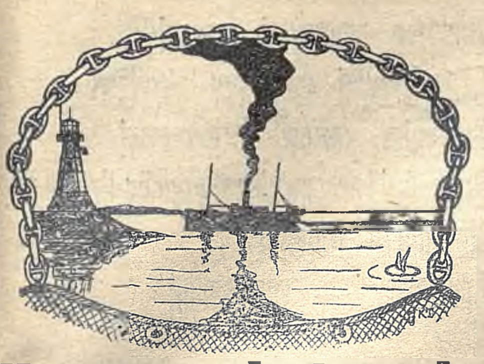
Utrata trzymasztowca. 11 października przy zderzeniu z parowcem angielskim zatonął trzymasztowy szkuner łotewski „Draugs“ bud. 1903, o pojemn. 336 ton r. br. i ładowności 294 ton r. netto.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w październiku 1926.

W miesiącu październiku zawinęło do portu Antwerpji 1154 statków morskich o łącznej ładowności 1.978.825 t. rej. netto (w tem 7 żaglowców o ł. ład. 1681 ton). W tymże miesiącu r. 1925 cyfry te przedstawiały się następująco: 834 statki (1.707.855 t.), w tem 13 żaglowców (1099 t.). W r. bieżącym notujemy wzrost ruchu o 320 statków i 271.970 ton. Średni tonaż statku na wejściu wynosił w październiku 1716 ton. W dziesięciu miesiącach roku wzrost ruchu wynosi 1238 statków i 2.216.494 tony.

Wśród statków, które zawinęły w październiku było 615 angielskich, 149 niemieckich, 82 belgijskie, 71 holenderskich, 52 francuskie, 51 norweskich, 37 szweckich, 31 duńskich, 15 amerykańskich, 8 fińskich itd.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(4 – 10 listopada)

4 list.: szw. par. Ernst 880 do Esvik (P. A. M.). duń. mot. Maagen 98 do Struen (P. A. M.)

6 list.: est. par. Liro 834 do Tallinnu (Rhd), szw. par. Pan 26 do Kopenhagi (P. A. M.). szw. par. Gylsboda 135 do Raa (P. A. M.).

9 list.. norw. par. Herdebred 1016 do Leningradu (Bg), gd. par. Oberpräs. Delbrück 620 do Veile (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 8 720 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(3 – 9 listopada).

3 list.: szw. par. August 342 do Malmö (B i S), szw. par. Edda 501 do Norrköpingu (Rhd), duń. żagl. Johanne 56 do Hasle (Gw), duń. żagl. Gutmund 73 do Wannecke (Gw), niem. par. Gertrud Salling 563 do Leningradu (Bg).

4 list.: niem. hol. Schulau z licht. Fulda 645 i Rhein 646 do Sönderborga i Haderslevn (Art), ang. par. Aberhill 888 do Aberdeen (B . S), duń. żagl. Anna 53 do Rönne, szw. żagl. Thorwald 165 do Oskarshamnu (Bg), niem. par. Venetia 507 do Kopenhagi (Rhd), norw. par. Kasper 1029 do Leningradu (Bg), norw. mot. Eva 394 do Lulea (B i S), norw. par. Lilly Margarete 301 do Tilbury (Bg), gd. hol. Ernst 58 z licht. Danzig I 579 i Danzig II 596 do Aarhus (B i S), szw. par. Bella Gaditana 1065 do Leningradu (Bg), niem. par. Hugo Ferdinand 1 092 do Leningradu (Bg), szw. par. Anna 714 do Leith (B i S).

5 list.: niem. hol. Laboe z licht. Aar 651 i Ruhr 651 do Sönderborga i Haderslevn (Art), szw. par. Indus 357 do Karlstadu (Bg), szw. par. Plato 451 do Landskrony (Scand. Lev L), szw. par. Gunnar 703 do Malmö (B i S), szw. par. Gudrun 485 do Malmö (B i S), norw. par. Jarl 256 do Great Yarmouth (Rhd), norw. par. Kaparika 922 do Oslo (B i S).

6 list.: duń. par. Venetia 627 do Aabenraa (J. Ick), szw. par. Maerta 926 do Göteborga (B i S), szw. par. Godfrid 938 do Helsingforsu (Rhd), szw. par. Bris 1 159 do Gävle (Scand. Lev. L.), szw. hol. Holger z licht. Halfdan III 473 do Szwecji (B i S), szw. par. Karin 196 do Sölvesborga (Bg), szw. par. Mary 739 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Gusten 353 do Helsingborgu (Bg), duń. par. Johannes Maersk 1 119 do Kopenhagi (B i S), norw. par. Jotun 308 do Peterhead (Rhd), duń. par. Angelika Maersk 866 do Bergen (Bg).

7 list.: duń. par. Bogö 728 do Göteborga (B i S), łot. par. Venta 1 156 do Rygi (B i S), szw. par. Gylfe 372 do Kjöge (B i S), duń. par. Hans Tavsten 793 do Malmö (B i S), niem. par. Finnland 264 do Bantholmu (B i S), norw. par. Gunnar 712 do Aalborga (B i S).

8 list.: duń. par. Alfa 1 375 do Leningradu (Bg), norw. mot. Elisif 419 do Oslo (Bg), szw. par. Elsie 840 do Sundsvallu (B i S), szw. par. Bard 1 392 do Göteborga (B i S).

9 list.: gd. par. Balticum 364 do Malmö (B i S), szw. par. Newton 357 do Malmö (B i S), duń. par. Lilian 732 do Helsingborga (Rhd), duń. par. Nordost 628 do Göteborga (B i S), norw. par. Thekla 1 013 do Leningradu (Bg), szw. par. Ilse 298 do Göteborga (B i S), niem. par. Greta 378 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Askania 404 do Helsingborga (Scand. Lev. L), niem. par. Anni 94 do Kopenhagi (Bg), szw. par. Sirius 967 do Christinehamnu (B iS).

Statki powyższe wywiozły łącznie 82 200 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(3—9 listopada).

3 list.: fr. par. Chateau Yquem 1 290 do Bordeaux z drz. i tow. (Worms), duń. par. Swanholm 769 do Manchesteru z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Anni Ahrens 554 do Antwerpii (Bg).

4 list.: niem. par. Wotan 1 396 do Calais (B i S), ang. par. Chloris 650 do Antwerpii (D — S).

6 list.: niem. hol. Gladiator z licht. Chronik 368 i Kosmos 378 do Amsterdamu (D — S), duń. par. Wilsund 719 do Londynu (Bg), duń. par. Ulf 816 do Bordeaux z drz. i tow. (Rhd), szw. par. Mollösund 135 z drz. i tow. (Thor Hals).

8 list.: niem. żagl. z mot. Magdalene Vinnen 3 017 z drz. i cementem do Bahia Blanca (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 33 000 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(3—9 listopada).

5 list.: gd. par. Edith Bosselmann 291 do Rotterdamu ze zb. i tow. (Rhd).

6 list. niem. par. Mars 568 do Rygi z cukrem, zb. i mąką (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 860 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

(3—9 listopada).

5 list.: łot. par. Laimons 198 do Lipawy (Rhd).

6 list.: niem. par. St. Lorenz 343 do Rygi z cuk. i tow. (Lcz). niem. par. Mars 568 do Rygi z cukr., zb. i mąką (Lcz).

8 list.: łot. par. Percy 437 do Wazy (Lcz), niem. par. Marta 295 do Wazy (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 700 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

(3 – 9 listopada).

4 list.: szw. hol. Fritiof z licht. cyst. Schell X 296 do Szczecina z ropa gazowa (Thor Hals).

5 list.: fsk. par. cyst. Frama 93 do Abo z ropą gazową (Scharenbg).

6 list.: niem. mot. cyst. Grete Glad 294 do Tallinnu z nafta (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 300 ton prod. naftowych.

Wywóz polskiego cementu przez port gdański.

(3—9 listopada).

8 list.: niem. żagl. z mot. Magdalene Vinnen 3 017 z drz. i cem. (B i S).

Wywóz polskiej soli przez port gdański.

(3 – 9 listopada).

5 list.: szw. żagl. z mot. Ingeborg 164 do Oboli (B i S).

9 list.: łot. par. Latvija 242 do Lipawy (Bg).

Statki powyższe przywiozły łącznie 1 100 ton soli.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (3—9 listopada).

5 list.: niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 z Norrköpinga z żużlem żelaznym (Bg).

9 list.: włoski par. Titania 2 173 ze Sfaxu z fosfatem (B i S).

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 200 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie październ.

(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 123 591, sól 545, parafina 103, cement 1 132, oleje 1 149, soda 174.

Prod. roślinne: jęczmień 1960, żyto 3 287, pszenica 1 280, ow. strączkowe 348, słód 15, rafinada 1 876, wytłoki buraczane 396, makuchy 14, drzewo 55 653, koniczyna 39, mak 21, smoła drzewna 111, mąka pastewna 240, melasa 268, otręby pszenne, żytnie i jęczmienne 399.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 187, jaja 14, bydło żywe 25, skóry 13.

WWÓZ. Prod. mineralne: ruda żelazna 3 040, żelazo 1 025, siarka 15, maszyny 2,3.

Prod. roślinnee: ryż 238, żywica i kalafonja 37, oleje 980, garbnik kwebracho 1 473, bawełna 20.

Prod. zwierzęce: smalec 232, śledzie sol. 375, tłuszcze 266, skóry sol. 374, wełna sur. 171, wełna 8.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
22. 11.	z Le Havre	do Le Havre	23. 11.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
8. 12.	" "	" "	9. 12.	"	

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
14. 11.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	20. 11.	Estonia	Balt. America Line
16. 11.	" Londynu	" Kłajpedy i Lipawy	16. 11.	Baltara	United Balt. Corp.
19. 11.	" Lipawy	" Londynu	19. 11.	"	"
23. 11.	" Londynu	" Kłajpedy i Lipawy	25. 11.	Baltriger	"
26. 11.	" Rygi	" Londynu	26. 11.	Baltannic	"
30. 11.	" Londynu	" Kłajpedy i Lipawy	30. 11.	Baltara	"
3. 12.	" Lipawy	" Londynu	3. 12.	"	"

Wodostany Wisły.

Listopad Daty	6	7	8	9	10	11	12
Kraków	—140	—156	—166	—178	—184	—184	—162
Zawichost	216	203	190	186	179	174	177
Warszawa	306	272	240	227	217	207	192
Płock	283	250	226	209	197	189	183
Toruń	402	385	338	300	274	254	241
Fordon	386	387	350	312	284	263	248
Tczew	392	404	414	392	348	310	282
Ujście (Schiewenh.)	246	442	248	240	220	240	240

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.